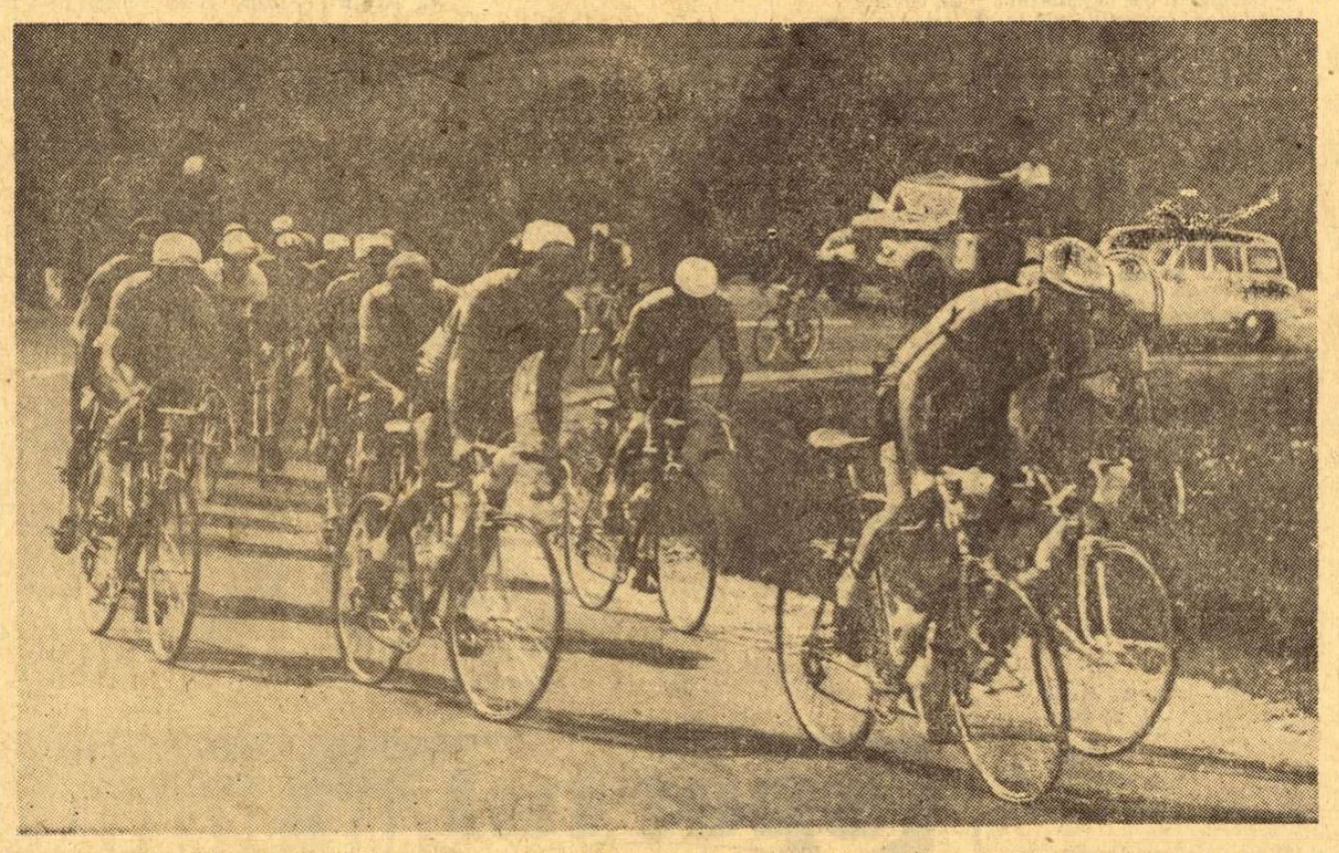
FRC sportul în turul României 69 LOTO PRONO

Patzig învingător, fără voie, la Brașov

● Wanzlik poartă tricoul galben și în secvența finală ● Se va menține și tradiția defilării din ultima etapă ? ● Cui îi va reveni sprintul de onoare de pe velodromul Dinamo ?

Iată-ne, așadar, în preajma finalului acestei frumoase ediții a Turului României. Înaintea ultimei secvențe, lucrurile sînt clare : handicapul cu care Vasile Tudor va pleca spre București este foarte greu recuperabil. Acuzîndu-i pe rutierii noștri că n-au făcut totul pentru a cuceri tricoul galben, s-ar putea să comitem o nedreptate. E foarte probabil că ei nu sînt capabili de mai mult, că dominîndu-i permanent Jürgen Wanzlik, acest atlet complet, le-a impus valoarea sa, le-a demonstrat că, în plenitudinea forțelor fiind, nu-l poate învinge nimeni. Și adevărul este că rar ne-a fost dat să vedem în competițiile pe etape un om atît de energic în fruntea plutonului, atît de ambițios și întotdeauna pregătit să riposteze. Poate Melihov, Guyot sau Vesely să fi dominat — fiecare la vremea lui — Cursa Păcii în această manieră.

Etapa a 11-a, Sibiu—Brașov (140 km), a fost agitată, presărată cu faze de un dinamism și un dramatism care au impresionat profund caravana. S-au făcut primele încercări pentru a se schimba clasamentele, s-au consumat ultimele resurse pentru o îmbunătățire a locului personal sau al echipei, s-au disputat pînă la limita maximă ultimele șanse. Și lucrurile nu s-au schimbat aproape cu nimic. Aceasta nu a diminuat însă frumusețea etapei, ea înscriindu-se printre cele mai atrăgătoare din acest tur ciclist. Din Sibiu s-a plecat pe caniculă. Bariera de cale ferată de la Vești acordă plutonului compact o pauză de 1:30, timp în care se reîmprospătează apa din bidoane. Urmează primul urcuș al zilei, cel de la Hula Bradului (km 15). Minusculul Vasile Selejan își amintește că a pătruns în ciclism ca specialist la cățărare și trece primul în vîrf, avîndu-i în dreapta și în stînga sa pe Viard, Huster, Hezard și Andresen. Vîntul e ajutător. Rafalele sale, din ce în ce mai puternice dau aripi plutonului, care la un moment dat parcă zboară. La km 41, Vermeeren tatonează vigilența plutonului. Se desprinde, dar cînd observă virteju din spatele său renunță ca un copil cuminte, care și-a părăsit pentru o clipă tovarășii de joacă.



Cicliștii s-au ridicat din șa pentru a ataca pantele de la Vlădeni

O nouă tentativă la km 50: cei fugiți sînt Benjamins și Menard. Nici ei, ca de altfel nici Yli, Viard, De Blaere și Patzig — care încearcă la km 60 — nu reușesc însă să scape de ochiul de Argus al grupului masiv. După alți 9 km avem o clipă senzația că băieții noștri au ieșit din espectativă sau mai bine spus din cleștele tacticii destructive. Se formează un grup de avangardă alcătuit din Moiceanu, Gera, N. Ciumeți, Dertz și Mollet. Fie însă că ne-am înșelat și băieții noștri nu acționează cu hotărîrea necesară, fie că plutonul — minat de neîndurătorul Wanzlik — și-a încordat într-atîta forțele încît orice ar fi făcut ar fi fost de prisos, cert este că în mai puțin de 2 km apele se liniștiseră.

Sprintul din Făgăraș (km 78) revine lui Nemțeanu (viteaz numai în astfel de situații), talonat de Viard, Van Kerchove, Kroonen și Mollet. Primii trei mențin viteza sprintului și se detașează de restul grupului. Nici lor nu le este însă dat să reușească. Sînt două ore de cînd am plecat din Sibiu și s-au parcurs 88 km. În al doilea ceas de rulaj plutonul a realizat 47 km ! Sigur, așa cum aminteam, este aici și mîna vîntului, dar și dorința fruntașilor cursei de a nu prilejui outsiderilor posibilitatea de a întreprinde evadări. Cursa este palpitantă. Permanenta agitație din pluton nu ne lasă o clipă liberă, nici măcar cît să ne aprindem o țigară, reținîndu-ne atenția continuu. La km 95, după alte și alte hărțuieli, ai căror autori vor rămîne neidentificați, Mollet și Dertz izbutesc să păcălească plutonul. Ei se lansează primii pe serpentinele Perșanilor. Urcușul este însă greu și adevărații grimperi sînt în pluton. Așa se face că pe la jumătatea pantei sînt ajunși și întrecuți de Hezard și Andresen. Sprintul îl cîștigă Hezard. Este km 105. Cicliștii sînt în permanență sub presiune. Ei știu că peste 14 km urmează un nou urcuș — Vlădenii — și că acolo s-ar putea iniția un atac. Și lucrurile se petrec întocmai. Pe ultimul urcuș al zilei, cînd a început să picure mărunt, un grup alcătuit din 8 rutieri (4 norvegieni — Andresen, Realfsen, Kvernerud și Yli, 2 francezi — Menard și Viard, 1 olandez — Benjamins și un rutier din R.D.G. — Windisch) se detașează. Evident, acțiunea este foarte serioasă. Norvegienii luptă pentru a-i asigura lui Andresen o treaptă pe podiumul premierii finale, iar Viard (băiatul acesta micuț, dar atît de inimos, a fost un adevărat erou al etapei, omul care s-a zbătut ca un leu în cușcă pentru a aduce echipei beneficiul necesar trecerii în fruntea clasamentului) și Mollet luptă pentru promovarea formației Franței. Prin vîrf, la Vlădeni (km 119) trec în ordine Andresen, Benjamins, Yli și apoi întreg grupul. Picăturile de ploaie au contenit, dar în pluton s-a declanșat furtuna. Fugarii au la coborîrea spre Brașov 30 s avans. Românii își apără șansele, trăgînd puternic după fugari. Din păcate, între cei ce vor să mărească ritmul grupului masiv și cei ce vor să protejeze acțiunea fugarilor se iscă incidente neplăcute. Grigore este lovit. Mollet cade în șanț. În față, între cei 8 se iscă momente de respiro, care presimt apropierea plutonului. Apoi, Viard — inepuizabilul Viard — îi mobilizează, ducînd sprinturi lungi și readucînd grupului din față avansul de 30 s.

Vînătoarea, disperata dispută dintre pluton și fugari, durează mulți kilometri. Pe francezi — care au dus realmente greul — îi ajunge oboseala. Norvegienii, nesiguri, lipsiți de un conducător, cînd văd că nu pot să mărească distanța — renunță. Și cînd mai erau doar 3 km pînă la linia de sosire, plutonul vine val-vîrtej și-i înghite. E momentul cînd Hezard are ghinionul de a sparge.

Sprintul final, desfășurat pe Strada Lungă, în fața Casei Ofițerilor, oprește respirația tuturor. Este atît de puternic, atît de răscolitor, încît nimeni nu îndrăznește să aplaude. Cînd furtuna sprintului era în toi a început să se dezlănțuie natura, provocînd o furtună reală, cu valuri de ploaie biciuite de vînt. Păcat că sprintul a fost marcat de un gest nesportiv. Admirînd forța cu care Patzig și Wanzlik au dominat finalul nu putem înțelege, însă, cum un sportiv de talia liderului a putut, în văzul tuturor, să-i facă semn colegului său să frîneze, pentru a-i ceda lui locul întîi. Și nici gestul colegului său Patzig nu-l putem admite. El a frînat pe linia de sosire (e drept un pic prea tîrziu), încercînd să-i facă cadou liderului cele 30 s bonificație. Juriul n-a luat nici o măsură. Dar, conform regulamentelor și codului sportiv, ciclistul care nu-și apără cu toate forțele șansa la sprintul final, favorizînd victoria altuia, trebuie sancționat. Era oare nevoie ca Wanzlik să-și umbrească splendida sa comportare din această cursă, printr-o încercare de a eluda legile care vor să mențină pură lupta sportivă ?

În sfîrșit, trecînd peste toate acestea, să consemnăm faptul că Patzig a cîștigat etapa a 11-a și a îmbogățit, astfel, tolba cu trofee a echipei R.D. Germane.

De obicei, printr-o tradiție pe care am văzut-o confirmată în multe competiții mari, ultima etapă (atunci cînd nu e un contratimp individual) constituie doar un marș colectiv spre sosire. Să fie oare astfel și finalul Turului din acest an ? Să constituie el o excepție care să întărească regula ?

Cronică de

Hristache NAUM

SĂ DĂM CEZARULUI...

Mă întreb, de fapt, ce s-ar mai putea adăuga după această nouă demonstrație de forță pe care ne-a oferit-o Jürgen Wanzlik, suveranul absolut al cursei, în „etapa ultimelor speranțe" ? Adversarii direcți aveau dreptul să nădăjduiască, într-adevăr, că blondul berlinez va acuza, măcar acum, eforturile cotidiene din start la sosire, că bunăvoința zeilor îl va trăda măcar în ceasul al unsprezecelea, hărăzindu-i un incident mecanic undeva, în preajma Brașovului — deoarece altminteri, în condiții normale, nimeni nu cuteza să asalteze fortăreața celor două minute care îl separau pe lider de principalii contracandidați. Toate s-au dovedit pînă la urmă simple speculații. Hărțuit insistent, îndeosebi după Făgăraș, distanțat în cîteva rînduri — cu aparențe decisive la Vlădeni, unde credeam că se hotărîse soarta etapei — omul în galben a găsit de fiecare dată rezervele necesare pentru a-și impune punctul de vedere — și încă, de o manieră copleșitoare. L-au ajutat, ce-i drept, și anumiți factori subiectivi : rivalitatea surdă dintre echipele Franței și României, pasivitatea inexplicabilă a norvegianului Andresen, resemnarea prematură a lui Tudor Vasile, neșansa consecventă a elevilor lui Oubron. Dar, mai presus de orice l-a ajutat, de ce n-am recunoaște, valoarea sa intrinsecă, excepționala formă sportivă în care se prezintă acest atlet al șoselei, capabil să respingă cu un calm ucigător, zeci de asalturi într-o singură zi, aidoma unei stînci de care trăznetele se izbesc neputincioase.

„A tout seigneur tout l'honneur !" — iată cea mai potrivită exclamație în circumstanțele amintite, acompaniată, cum e și firesc, de o largă reverență la adresa virtualului cîștigător al Turului României pe 1969.

P. S. După cum lesne observați, primul sosit la Brașov a fost coechipierul lui Wanzlik, credinciosul Patzig. Asta nu m-a împiedicat să consacru tableta de astăzi celui care, prin întreaga sa comportare între Sibiu și Brașov, s-a dovedit de-a dreptul superior tuturor colegilor și adversarilor, în așa fel încît singura prezență autorizată în cadrul respectivei tablete era, prin forța lucrurilor, aceea pe care v-o semnalez.

CLASAMENTE

(Urmare din pag. 1)

Kerchove — același timp cu Selejan, 48. Rusu 3h.17:55, 49 Richner — același timp, 50 Tănase 3h. 22:50.

CLASAMENTUL GENERAL INDIVIDUAL DUPĂ 11 ETAPE : 1. (30). WANZLIK (RDG) 32H 40:49, 2. (47) **Tudor (România B)** la 2:23, 3. (49). **Sofronie (România B)** la 2:23, 4. (36). Andresen (Norvegia) la 2:40, 5. (53). Ardeleanu (Steaua) la 3:24, 6. (46). Grigore (România B) la 3:25, 7. (24). Viard (Franța) la 3:43, 8. (25). Menard (Franța) la 3:50, 9. (32). Benjamins (Olanda) la 4:03, 10. (1). Vermeeren (Belgia) la 4:30, 11. (3). De Blaere (Belgia) la 5:07, 12. (27). Huster (RDG) la 5:08, 13. (61). Șt. Suciu (Dezrobirea) la 5:21, 14. (52). Cernea (Steaua) la 5:52, 15. (41). Moiceanu (România A) la 6:03, 16. (34). Prinsen (Olanda) la 7:09, 17. (55). Burlacu (Steaua) la 8:27, 18. (21). Hezard (Franța) la 8:45, 19. (26). Patzig (RDG) la 8:51, 20. (44). Ciocan (România A) la 9:07, 21. (38). Kvernerud (Norvegia) la 11:28, 22. (22). Alary (Franța) la 11:47, 23. (2). Vercauter (Belgia) la 12:39, 24. (37). Realfsen (Norvegia) la 13:24, 25. (23). Mollet (Franța) la 15:13, 26. (65). Egyed (Dezrobirea) la 17:08, 27. (48). N. Ciumeți (România B) la 17:47, 28. (51). Gera (Steaua) la 18:53, 29. (50). V. Selejan (România B) la 20:29, 30. (28). Windisch (RDG) la 25:10, 31. (45). Cosma (România A) la 25:53, 32. (54). Puterity (Steaua) la 28:58, 33. (5). Van Kerchove (Belgia) la 29:12, 34. (29). Dertz (RDG) la 29:43, 35. (62). A. Suciu (Dezrobirea) la 30:08, 36. (69). Rățoi (Metalul) la 36:24, 37. (43). Rusu (România A) la 38:31, 38. (64). I. Selejan (Dezrobirea) la 38:36, 39. (56). Nemțeanu (C.S. Brăila) la 48:18, 40. (57). Tănase (C.S. Brăila) la 49:24, 41. (39). Yli (Norvegia) la 53:52, 42. (18). Bürki (Elveția) la 54:30, 43. (34). Prinsen (Olanda) la 57:24, 44. (66). Rindașu (Metalul) la 1h.00:04, 45. (70). Ajoghin (Metalul) la 1h.03:04, 46. (35). Donk (Olanda) la 1h. 11:27, 47. (58). Ene (C. S. Brăila) la 1h14:19, 48. (63) Suditu (Dezrobirea) la 1h.18:24, 49. (20). Richner (Elveția) la 1h.19:14, 50. (59). Hrisoveri (C. S. Brăila) la 1h.54:37. În paranteze sînt înscrise numerele de concurs ale cicliștilor.

CLASAMENTUL GENERAL PE ECHIPE : 1. ROMÂNIA B 98H. 10:38, 2. R.D. Germană la 0,43, 3. Franța la 3:44, 4. Steaua la 5:24, 5. România A la 5:54, 6. Belgia la 13:58, 7. Norvegia la 18:28, 8. Dezrobirea Brașov la 30:34, 9. Olanda la 59:32, 10. Metalul Plopeni la 2h.01:00, 11. C. S. Brăila la 2h.04:53.

CLASAMENTUL PENTRU TRICOUL VIOLET (sprinturi finale) — TROFEUL „SPORTUL" : 1. WANZLIK 72 p, 2. **Tudor 47 p**, 3. Patzig 42 p, 4. Andresen 42 p, 5. Șt. Suciu 42 p, 6. Hezard 33 p.

CLASAMENTUL CĂȚĂRĂTORILOR : 1. HEZARD 56 p, 2. **Huster 41 p**, 3. Viard 38 p, 4. Andresen 28 p, 5. Șt. Suciu 15 p, 6. V. Selejan 10 p.

Ploaia și noi...

(Urmare din pag. 1)

pre ciclism nu se poate scrie decît în franțuzește".

E simbătă după-amiază, la ora week-end-ului și șoseaua e plină de autoturisme de toate naționalitățile. Canadienii aflați în turul lumii și unguri mergînd la mare, turiști din R.F.G. și din Anglia parcurgînd, paralel cu noi sau în sens contrar, splendorile acestei țări pe care le pot gusta și mai bine în scurtul popas la care îi obligă trecerea caravanei cicliste.

Făgărașul e pavoazat cu ghirlande de steaguri care dau un aer sărbătoresc trecerii Turului României. În comuna Vlădeni, probabil alt profesor de limbi străine și-a mutat lecția în șosea, scriind de astă dată cu elevii pe asfalt : „Willkommen in unser Dorf" ; s-ar putea ca tocmai Vlădenii, cu entuziasmul locuitorilor săi, să cîștige întrecerea între comune, organizată de organele sportive județene în întîmpinarea Turului României.

Numărul curioșilor care vor da în final un impresionant bilanț de spectatori, a sporit fără îndoială în culmile Perșanilor și Vlădenilor, acolo unde serpentinele lungi și largi dau perspective admirabile privitorilor, acolo unde toată lumea a așteptat azi bătălia decisivă, mai puțin belicoasă decît cea de la Șelimbăr, o bătălie pentru locuri în clasament, dacă nu chiar pentru victorie. Potrivit previziunilor, tot francezii au dat tonul atacurilor, iar papa Oubron și-a trimis cu schimbul la hărțuială oamenii de rezervă, pe Viard, Menard, Mollet, pentru a păstra intacte forțele liderului echipei sale. Hezard. Hartă a fost. Asalturi s-au încercat. Dar coaliția lui Wanzlik n-a putut fi lăsată în urmă, în ciuda eforturilor. Degeaba au scris și codlenii cu var pe pavaj „Hai Tudor", hai Sofronie, hai Grigore", căci tricolorii noștri nu se prea ostenesc, lăsînd altora grija ostilităților iar ei mulțumindu-se cu căldurica adăpostului.

„Bun venit în orașul florilor" scria pe pancarda de deasupra șoselei în Codlea. Dar cicliștii erau acum mai sensibili la o evadare ce părea hotărîtoare și în care lipsa brașovenilor crea decepție. CIBO și-a făcut publicitate în mod ingenios pe asfalt, adăugînd și însemnul „Hai Suciu", dar cartea fusese jucată. Printre steagurile cluburilor brașovene care ornau intrarea în oraș, plutonul mare s-a refăcut și în dreptul noii gări Bartolomeu, un singur gînd, acela al victoriei la sprint, mai stăpînea pe alergători.

Fanfara lui Nicolae Nicolae poate ataca marșul. Ploaia poate irumpe. Patzig cîștigă sprintul cu mîinile pe frîne.

Fotografii de

Aurel NEAGU

Duminicile unui nesportiv

LUMEA PE ROATE

Cînd Nicolae Iorga a vizitat Olanda, apoi Danemarca, și a zărit scurgîndu-se pe șoselele și pe străzile orașelor lor convoaie întregi de oameni pe biciclete, s-a minunat de ceea ce vedea, cu darul său, păstrat pînă la neașteptata curmare crudă a vieții sale, de a înregistra totul și de a afla pentru orice un epitet, exclamînd : „Iată, lumea pe roate !" Cred că a înțeles spontan pasiunea ciclistă a nordicilor și chiar le-a invidiat goana pe bicicletele zvelte și iuți, cu spițele de metal ale roților scăpărînd în lumina calmă a țărilor de la marginea de sus a continentului.

Roata este o invenție tîrzie a civilizației : omul a vrut să imite mersul și a născocit cercul ce se rostogolea și înainta mai repede decît noi. A fost o descoperire epocală, care a transformat viața și a deschis căi nebănuite locomoțiunii, tehnicii, gîndirii însăși. S-a ivit, o dată cu roata, setea de viteză, gîndul îndrăznet, dar realist, al învingerii distanțelor fără oboseală prea mare, în ultimă instanță al unei mai mari și mai active apropieri dintre oameni și așezările lor. Pînă la bicicletă însă, pînă la echilibristica pe două roți așezate una *după* alta, și nu una *lîngă* alta, a mai trecut mult timp, după cum de la primele biciclete, cu roți uriașe și cu șaua la înălțimea prăjinii, pînă la agila bicicletă de azi a fost nevoie de ani lungi și experiențe diverse.

Nu știu dacă bicicleta de azi atinge gradul ultim de perfecțiune la care se poate ajunge în acest ieftin, confortabil, ușor manevrabil și util mijloc de locomoție, dar este aproape sigur că — în ciuda motorizării generale — bicicleta nu este nici demodată, nici nepractică. Dimpotrivă : tocmai nebănuita dezvoltare a automobilismului, cu complicarea aproape catastrofală a circulației urbane și rutiere, îi justifică existența și îi asigură perspectivele de dezvoltare continuă.

Pe cicliștii noștri i-am văzut, recent, în ajunul „Turului României", antrenîndu-se pe o șosea cu plopi, către Oltenița. Cineva din mașina în care mă aflam și care nu e nesportiv ca mine, ci este cunoscător al acestui vast domeniu divers de exerciții, virtuozități și competiții, mi l-a arătat pe antrenorul Ion Vasile. Nu l-am văzut prea bine, însă i-am văzut pe cicliștii care înfruntau vîntul ce sufla destul de puternic de către Dunăre : aplecați pe ghidoanele rîndunicilor lor metalice, pedalau de zor, într-o euritmie aproape muzicală, și cînd au trecut, unii după alții, pe lîngă noi, am auzit hîrșîitul scurt al cauciucurilor pe asfalt, un hîrșîit asemănător cu *agitato*-ul intonat de fagot. Am rămas cu privirile duse după ei, la legănarea simetrică, la dreapta și la stînga, după jocul pedalelor, a busturilor în tricouri colorate. Compartimentul căptușit al mașinii mi s-a părut, deodată, neîncăpător și meschin, fiindcă aș fi vrut să simt și eu bătaia vîntului, cu parfum de iarbă și răchită, bătîndu-mi fața, să simt mîngîierea luminii solare pe ceafă și pe umeri, să am senzația fericită a înghițirii șoselei, prefăcută în panglică albăstrie, prin voinicia propriilor mele picioare.

Frumos sport, mi-am spus, și elegantă întrecerea roților, pe care nu le mînă nici aburul, nici explozia de carburanți, nici energia electrică nici cel puțin puterea vreunui patruped domestic, ci agerimea anatomiei noastre, mulată pe unealta făurită cu fantezie și metaforizarea metalică a păsării, care zboară, în două roți, două pedale, un ghidon și-o șa pe-o ramă în două unghiuri.

George SBÂRCEA

— Ce tur ? Atîtea zile lipsă ? Ba nu-s fii mea ! Mie să-mi spui cînd ai plecat, cînd ai venit și ce medie orară ai avut !!!

PRINTRE ROȚI ȘI PEDALE

● În familia Bürki ciclismul constituie o reală pasiune. Tatăl și mama lui Hans urmăresc cu deosebită atenție evoluția așilor sportului cu pedale, comentează marile evenimente cicliste, sînt prezenți la startul competițiilor ce se desfășoară în preajma casei. Și mai ales, se interesează de performanțele celor doi fii ai lor. Fiindcă în familia Bürki nu numai Hans este vedetă. Fratele său Walter face parte din echipa națională de contratimp, cu care de altfel a și realizat excelente performanțe la campionatele mondiale de la Montevideo.

● Dl. Pedersen, conducătorul echipei Norvegiei, i s-a adresat — puțin supărat — arbitrului principal Octavian Amza :

— **Din cauza sosirilor cu intrări dificile pe stadioane, Andresen pierde mereu ocazia de a se clasa pe primul loc.**

Cunoscutul nostru arbitru i-a răspuns, nu fără o notă de malițiozitate :

— **Vă dau eu un sfat, pentru a remonta acest handicap. Spuneți-i lui Andresen să stea tot timpul lîngă Wanzlik și Hezard, sau măcar lîngă Vasile Tudor...**

După cum se știe primii doi rutieri au cîștigat pînă acum fiecare cîte trei etape, iar românul două.

● Barierele de cale ferată n-au mai constituit o problemă în Turul României. Întrucît închiderea lor — atunci cînd a fost nevoie — s-a făcut la limita absolut regulamentară, cicliștii s-au oprit în fața lor doar de 2—3 ori în cei peste 1 200 km parcurși pînă acum ; și atunci, numai pentru cîteva minute.

● În această competiție concurează două perechi de frați : clujenii Vasile și Ion Selejan și brașovenii Ștefan și Andrei Suciu. Pînă acum, cuplul cel mai tare este al fraților Suciu.

● Toți cei cinci rutieri care alcătuiesc echipa B a României — aflată pe primul loc în clasamentul general — fac parte din clubul sportiv Dinamo București.

Tiparul I. P. „Informația", str. Brezoianu nr. 23—25 București

40368